

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

#5
J.M.
8/9/01

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Patent Application of

Manfred PFALZGRAF

Application No.: 09/813,353

Filed: March 21, 2001

For: MOTOR VEHICLE ROOF WITH
TWO COVERS



) Group Art Unit: 3612

) Examiner: Unknown

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C.

§ 119 is hereby claimed:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO.</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
GERMANY	100 13 723.7	MARCH 21, 2000

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application.

Acknowledgment of receipt of this certified copy is requested.

Respectfully submitted,

Dated: June 27, 2001

By:

David S. Safran

Registration No. 27,997

NIXON PEABODY LLP
8180 Greensboro Drive, Suite 800
McLean, Virginia 22102
Telephone: (703) 790-9110

2007 3 9 10
FBI
LABORATORY

A9161
06/00
EDV-L

Webasto Vehicle Systems International GmbH

Kraillinger Str. 5

D-82131 Stockdorf

Fahrzeugdach mit zwei Deckeln

10

Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einer in einer festen Dachhaut ausgebildeten Dachöffnung und zwei hintereinander angeordneten verstellbaren Deckeln zum Verschließen und teilweisen Freigeben der Dachöffnung, wobei zumindest einer der Deckel in Fahrzeuginnenrichtung in eine Offenstellung verschiebbar und aus seiner Schließstellung in eine Lüfterstellung verschwenkbar ist.

In der EP 0 447 781 A2 ist ein Schiebehebedach mit zwei Deckeln beschrieben, die in einer die Dachöffnung verschließenden Schließstellung hintereinander angeordnet sind. Der vordere Deckel ist in Schließstellung mit seiner Hinterkante nach oben in eine Lüfterstellung ausstellbar. Beim Ausstellen des vorderen Deckels in die Lüfterstellung wird durch eine Vorstellvorrichtung die Vorderkante des hinteren Deckels zwangsweise abgesenkt. In der angehobenen Lüfterstellung des vorderen Deckels kann dieser nach hinten über den hinteren Deckel verlagert werden oder der hintere Deckel kann unter den vorderen Deckel geschoben werden, um den vorderen oder den hinteren Abschnitt der Dachöffnung freizugeben.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein eingangs genanntes Fahrzeugdach zu schaffen, das durch unterschiedliche Deckelstellungen eine optimierte Belüftung des Fahrzeugs bereitstellen kann und bei dem während der Bewegung der Deckel in ihre

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 13 723.7

Anmeldetag: 21. März 2000

Anmelder/Inhaber: Webasto Vehicle Systems International
GmbH, Stockdorf/DE

Bezeichnung: Fahrzeugdach mit zwei Deckeln

IPC: B 60 J 7/04

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 15. März 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Offenstellungen der Kopfraum der Fondpassagiere möglichst wenig beeinträchtigt ist.

Die Aufgabe wird bei dem eingangs genannten Fahrzeugdach erfindungsgemäß
5 dadurch gelöst, daß wahlweise der vordere Deckel und/oder der hintere Deckel
an ihren jeweiligen Deckelvorderkanten um ihre jeweiligen Deckelhinterkanten in
ihre Lüfterstellungen absenkbar sind, und daß der hintere Deckel aus seiner ge-
neigten Lüfterstellung unter den geschlossenen vorderen Deckel in eine Offen-
stellung verschiebbar ist, indem er in seiner geneigten Stellung über den über-
10 wiegenden Abschnitt seines Bewegungswegs nach vorne fährt und auf dem
letzten Abschnitt des Bewegungswegs mit seiner Deckelhinterkante zum im we-
sentlichen vollständigen Unterfahren des vorderen Deckels abgesenkt wird. Da-
durch ist gewährleistet, daß der hintere Deckel und insbesondere seine Hinter-
kante bei seiner Bewegung in seiner Offenstellung auf einer Bewegungsbahn
15 geführt ist, die ihn bzw. sie möglichst nahe an der Dachkontur hält, so daß der
Kopfraum im Fahrzeugfond im wesentlichen nicht reduziert wird. Für die im Fond
sitzenden Insassen bleibt damit ein angenehmes Raumgefühl erhalten.

Bevorzugt ist der hintere Deckel in seiner Offenstellung im wesentlichen parallel
20 zum vorderen Deckel angeordnet, um den erforderlichen Ablageraum gering zu
halten.

Die Aufgabe wird bei dem eingangs genannten Fahrzeugdach erfindungsgemäß
auch dadurch gelöst, daß wahlweise der vordere Deckel und/oder der hintere
25 Deckel an ihren jeweiligen Deckelvorderkanten um ihre jeweiligen Deckelhinter-
kanten in ihre Lüfterstellungen absenkbar sind, und daß der vordere Deckel in
seiner geneigten Lüfterstellung rückwärts gegen den ebenfalls in seine geneigte
Lüfterstellung verschwenkten hinteren Deckel in seine Offenstellung verschiebbar
ist, in der er weitgehend über dem hinteren Deckel angeordnet ist. Während bei
30 bekannten Schiebedächern mit zwei Deckeln eine Offenstellung des vorderen
Deckels mit im wesentlichen vollständiger Über- oder Unterdeckung des hinteren

Fig. 1 in einer Draufsicht ein Fahrzeugdach eines Kraftfahrzeugs;

Fig. 2A bis 2D in Seitenansichten in schematischer Darstellung ein Fahrzeugdach beim Öffnen des hinteren Deckels; und

Fig. 3A bis 3C in Seitenansichten in schematischer Darstellung das Fahrzeugdach beim Öffnen des vorderen Deckels.

Ein Fahrzeugdach (siehe Fig. 1) weist in einer festen Dachhaut 10 eine Dachöffnung 11 auf, die sich von nahe der Vorderkante 12 der Dachhaut 10 bis nahe an die Hinterkante 13 der Dachhaut 10 erstreckt. An der Unterseite der Dachhaut 10 ist ein Rahmen (nicht dargestellt) befestigt, der beidseits der Dachöffnung 11 Führungsschienen aufweist, in denen ein vorderer Deckel 14 und ein hinterer Deckel 15 verschiebbar gelagert sind. Beide Deckel 14, 15 sind ferner jeweils mit einer Ausschwenkmechanik (nicht dargestellt) versehen, durch die der vordere Deckel 14 und der hintere Deckel 15 an ihren Deckelvorderkanten 16 bzw. 17 bezüglich der jeweiligen Deckelhinterkanten 18 bzw. 19 in Lüfterstellungen absenkbar sind (siehe Fig. 2A bis D). Für ihre Schwenkbewegungen und ihre Verschiebewegungen entlang der Führungsschienen werden die Deckel 14, 15 von eigenen Antrieben 20 bzw. 21 angetrieben, die an einem vorderen bzw. hinteren Dachrahmenquerteil 22 bzw. 23 angebracht sind und auf bekannte Weise als Elektromotor mit Antriebsritzeln und drucksteifen Antriebskabeln ausgebildet sein können. Die Deckel 14, 15 sind vorzugsweise transparent und sind insbesondere Glasdeckel.

In der in Fig. 2A gezeigten Schließstellung des Fahrzeugdaches verschließt der vordere Deckel 14 einen vorderen Abschnitt 24 der Dachöffnung 11 und der hintere Deckel 15 einen hinteren Abschnitt 25.

In Fig. 2B ist eine Deckelstellung gezeigt, in welcher die Deckelvorderkante 17 des hinteren Deckels 15 zu Entlüftungszwecken durch Verschwenken um die in ihrer Position gehaltene Deckelhinterkante 19 abgesenkt ist und eine Lüftungsöffnung 26 zwischen der Deckelhinterkante 18 des vorderen Deckels 14 und der Deckelvorderkante 17 des hinteren Deckels 15 öffnet. Eine derartige Lüfterstellung erzeugt vergleichsweise wenig Luftturbulenzen und somit wenig Störgeräusche.

Um den hinteren Deckel 15 in seine Öffnungsstellung zu bringen, in der er den hinteren Abschnitt 25 der Dachöffnung 11 freigibt, wird er aus seiner schräg gestellten oder geneigten Lüfterstellung (siehe Fig. 2B) unter Beibehaltung dieser Schrägstellung durch den Antrieb 21 nach vorne verschoben (siehe Fig. 2C). Seine Deckelhinterkante 19 wird dabei durch die (nicht dargestellten) seitlichen Deckelführungen auf Höhe und entlang der Dachkontur bewegt, während sich seine Deckelvorderkante 17 mit im wesentlichen gleichbleibendem Abstand zum vorderen Deckel 14 nach vorne bewegt. Wenn sich die Deckelhinterkante 19 des hinteren Deckels 15 auf einen bestimmten Abstand an die Deckelhinterkante 18 des vorderen Deckels 14 angenähert hat, wird sie durch die Deckelführungen in einer Abwärtsbewegung, die beispielsweise stufenförmig gemäß der Darstellung des Pfeiles 27 erfolgen kann (siehe Fig. 2D), abwärts bewegt, so daß sich der hintere Deckel 15 in etwa parallel zu dem vorderen Deckel 14 ausrichtet und in dieser Parallelausrichtung den letzten Abschnitt seines Bewegungs- oder Verschiebeweges in seine volle Öffnungsstellung unter den vorderen Deckel 14 zurücklegen kann. Auf diese Weise ist gewährleistet, daß der hintere Deckel 15 beim Öffnen weitgehend in seiner oberen, der Dachkontur angenäherten Position verbleibt, so daß sein Abstand zu einem im Fond sitzenden Fahrzeuginsassen möglichst groß bleibt und dessen Kopfraum möglichst wenig eingeschränkt wird. Eine Schließbewegung des hinteren Deckels 15 erfolgt in entgegengesetztem Bewegungsablauf.

Eine Öffnungsbewegung des vorderen Deckels 14 ist in den Fig. 3 A bis C dargestellt. Der vordere Deckel 14 ist über seinen Ausstellmechanismus an seiner Deckelvorderkante 16 in eine Lüfterstellung abgesenkt (Fig. 3A), während seine Deckelhinterkante 18 an der Deckelvorderkante 17 des hinteren Deckels 15 in ihrer dichten Anordnung verbleibt. Auch der hintere Deckel 15 wird mittels seiner Ausstellmechanik an seiner Deckelvorderkante 17 in seine Lüfterstellung abgesenkt (siehe Fig. 3B) und gibt die Lüfteröffnung 26 frei.

Zum Öffnen oder Freigeben des vorderen Abschnittes 24 der Dachöffnung 11 wird der vordere Deckel 14 in seiner geneigten oder schräg gestellten Lüfterstellung rückwärts über den geneigten hinteren Deckel 15 verschoben, so daß die Deckelhinterkante 18 des vorderen Deckels 14 in etwa auf der Höhe der Dachkontur verschoben wird, während die Deckelvorderkante 16 auf einer im wesentlichen parallel zur Dachkontur verlaufenden und um die Lüftungshöhe nach unten versetzten Bewegungsbahn verschoben wird. Die Überdeckungsanordnung des vorderen Deckels 14 über dem hinteren Deckel 15 ist von der Neigung der beiden Deckel 14, 15 gegen die Dachkontur abhängig. Die Fig. 3C zeigt eine Überdeckungsanordnung, bei der der vordere Deckel 14 etwa zwei Drittel des hinteren Deckels 15 überdeckt.

Die Steuerung der Antriebe 20, 21 der beiden Deckel 14, 15 ist derart ausgebildet, daß die Schwenkbewegungen der Deckel 14, 15 in ihrer Lüfterstellung unabhängig voneinander ausgeführt werden können, daß jedoch ihre Verschiebewegungen nur in Abhängigkeit der zulässigen Stellung des jeweils anderen Deckels ausführbar ist. Damit ist eine Kollision der Deckel 14, 15 während der Verschiebung durch die Anordnung der Führungsschienen und durch die Steuerung ausgeschlossen.

Sowohl am vorderen wie auch am hinteren Dachrahmenquerteil oder Querholm 22 bzw. 23 ist ein aufgewickelter und ausziehbarer Himmel oder Rollo 28 und 29 angebracht. Jeder Rollo 28, 29 kann in etwa bis zur Mitte der Dachöffnung 11

ausgezogen werden (siehe Fig. 2A) und deckt damit den zugeordneten Deckel 14 und 15 unterseitig in dem gewünschten Maß ab. Jedoch können auch lamellenartige, verschiebbare Himmel verwendet werden.

Bezugszeichenliste

10	Dachhaut	21	Antrieb
11	Dachöffnung	22	Dachrahmenquerteil
12	Vorderkante	23	Dachrahmenquerteil
13	Hinterkante	24	vorderer Abschnitt
14	vorderer Deckel	25	hinterer Abschnitt
15	hinterer Deckel	26	Lüfteröffnung
16	Deckelvorderkante	27	Pfeil
17	Deckelvorderkante	28	Rollo
18	Deckelhinterkante	29	Rollo
19	Deckelhinterkante		
20	Antrieb		

Patentansprüche

5

1. Fahrzeugdach mit einer in einer festen Dachhaut (10) ausgebildeten Dachöffnung (11) und zwei hintereinander angeordneten verstellbaren Deckeln (14, 15) zum Verschließen und teilweisen Freigeben der Dachöffnung (11), wobei zumindest einer der Deckel (14, 15) in Fahrzeuglängsrichtung in eine Offenstellung verschiebbar und aus seiner Schließstellung in eine Lüfterstellung verschwenkbar ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß wahlweise der vordere Deckel (14) und/oder der hintere Deckel (15) an ihren jeweiligen Deckelvorderkanten (16 bzw. 17) um ihre jeweiligen Deckelhinterkanten (18 bzw. 19) in ihre Lüfterstellungen absenkbar sind, und
daß der hintere Deckel (15) aus seiner geneigten Lüfterstellung unter den geschlossenen vorderen Deckel (14) in eine Offenstellung verschiebbar ist, indem er in seiner geneigten Stellung über den überwiegenden Abschnitt seines Bewegungswegs nach vorne fährt und auf dem letzten Abschnitt des Bewegungswegs mit seiner Deckelhinterkante (19) zum im wesentlichen vollständigen Unterfahren des vorderen Deckels (14) abgesenkt wird.
2. Fahrzeugdach nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, daß der hintere Deckel (15) in seiner Offenstellung im wesentlichen parallel zum vorderen Deckel (14) angeordnet ist.
3. Fahrzeugdach mit einer in einer festen Dachhaut (10) ausgebildeten Dachöffnung (11) und zwei hintereinander angeordneten verstellbaren Deckeln (14, 15) zum Verschließen und teilweisen Freigeben der Dachöffnung

10

15

20

25

30

nung (11), wobei zumindest einer der Deckel (14, 15) in Fahrzeuglängsrichtung in eine Offenstellung verschiebbar und aus seiner Schließstellung in eine Lüfterstellung verschwenkbar ist,

dadurch gekennzeichnet,

5 daß wahlweise der vordere Deckel (14) und/oder der hintere Deckel (15) an ihren jeweiligen Deckelvorderkanten (16 bzw. 17) um ihre jeweiligen Deckelhinterkanten (18 bzw. 19) in ihre Lüfterstellungen absenkbar sind, und

10 daß der vordere Deckel (14) in seiner geneigten Lüfterstellung rückwärts gegen den ebenfalls in seine geneigte Lüfterstellung verschwenkten hinteren Deckel (15) in seine Offenstellung verschiebbar ist, in der er weitgehend über dem hinteren Deckel (15) angeordnet ist.

15 4. Fahrzeugdach nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der vordere Deckel (14) in seiner Offenstellung im wesentlichen parallel zum hinteren Deckel (15) angeordnet ist.

20 5. Fahrzeugdach nach einem der beiden Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Deckel (14, 15) an seitlichen Führungen an einem Dachrahmen der Dachöffnung (11) verschiebbar geführt sind.

25 6. Fahrzeugdach nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Deckelhinterkante (19) des hinteren Deckels (15) durch die seitlichen Führungen über dessen überwiegenden Bewegungsweg in seine Offenstellung im wesentlichen auf Höhe der Dachkontur geführt ist.

30 7. Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Deckel (14, 15) transparent sind und insbesondere Glasdeckel sind.

8. Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, daß es eine Abdeckeinrichtung für die Unterseite
der beiden Deckel (14, 15), insbesondere zumindest ein Rollo (28, 29),
aufweist.

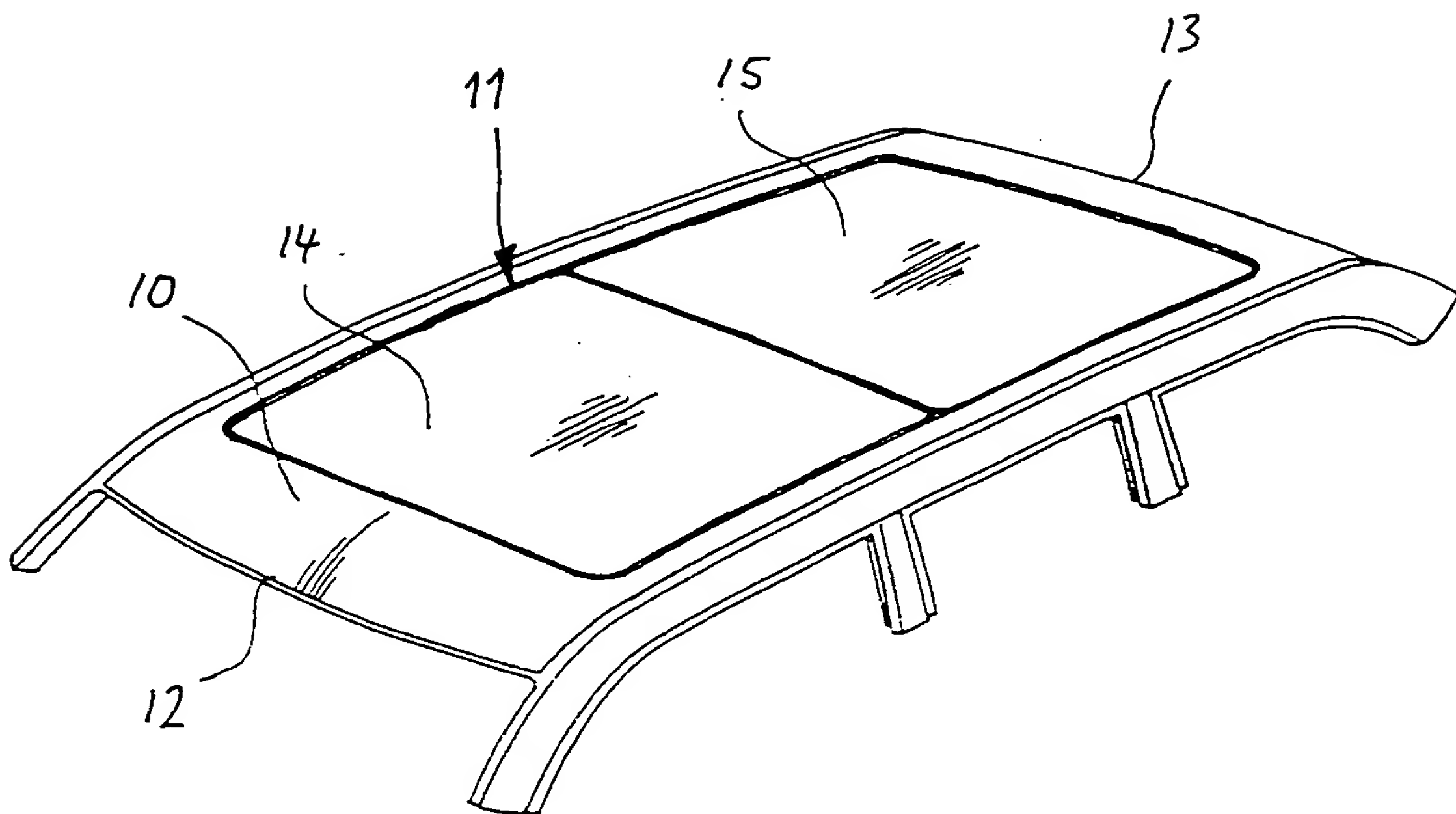


Fig. 1

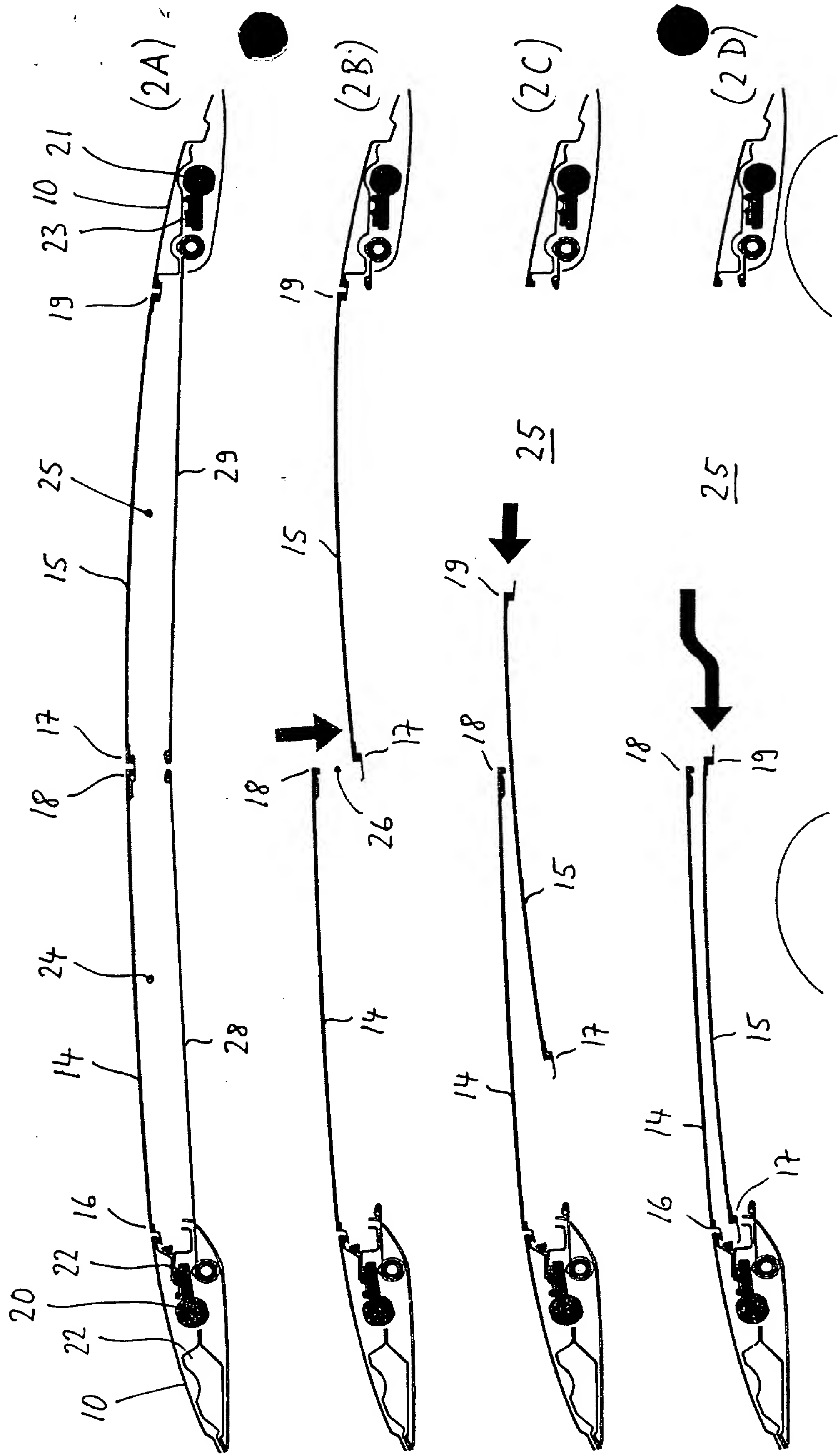


Fig. 2

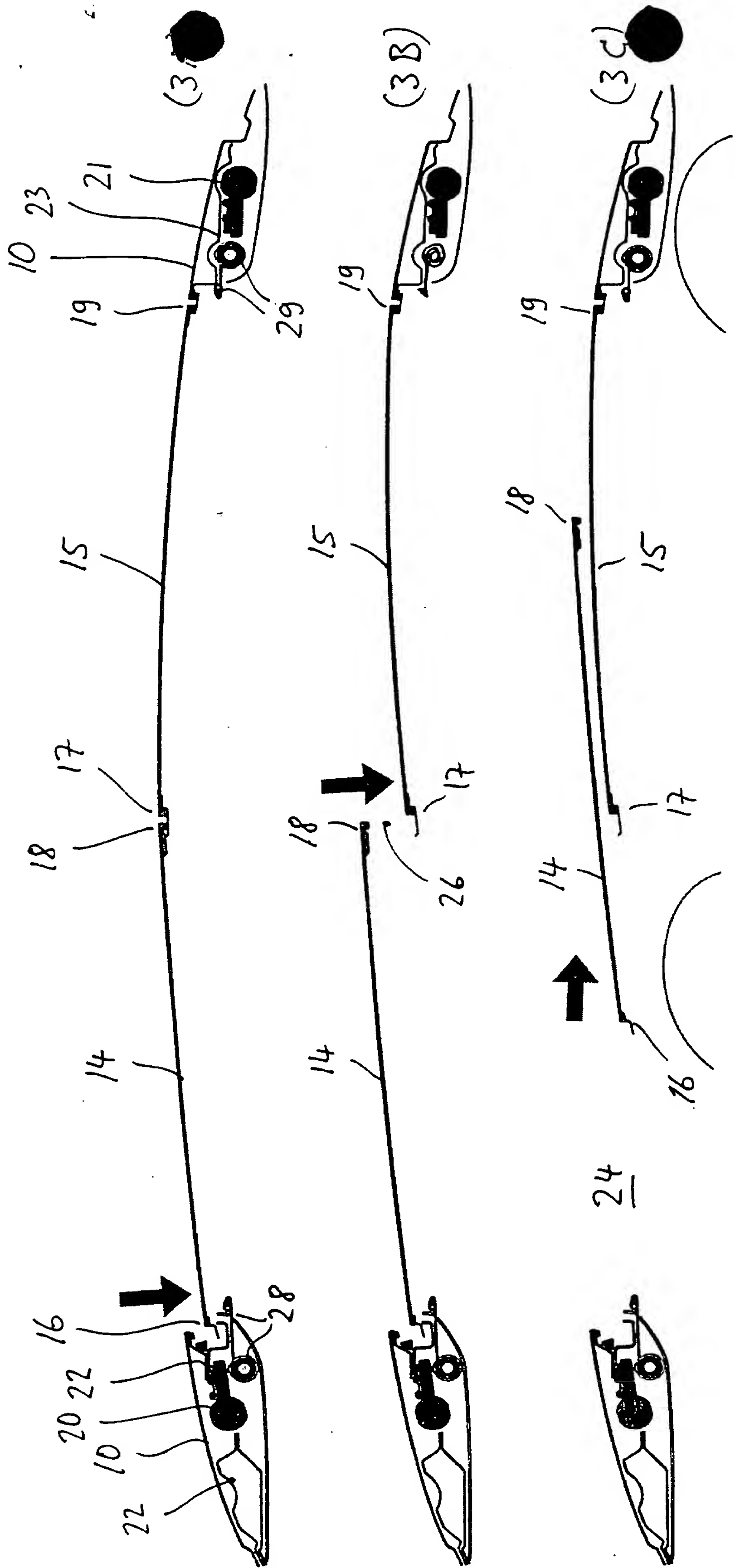


Fig. 3

Zusammenfassung

5

Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einer in einer festen Dachhaut (10) ausgebildeten Dachöffnung (11) und zwei hintereinander angeordneten verstellbaren Deckeln (14, 15) zum Verschließen und teilweisen Freigeben der Dachöffnung (11), wobei zumindest einer der Deckel (14, 15) in Fahrzeuginnenraumrichtung in eine Offenstellung verschiebbar und aus seiner Schließstellung in eine Lüfterstellung verschwenkbar ist, wobei wahlweise der vordere Deckel (14) und/oder der hintere Deckel (15) an ihren jeweiligen Deckelvorderkanten (16 bzw. 17) um ihre jeweiligen Deckelhinterkanten (18 bzw. 19) in ihre Lüfterstellungen absenkbar sind, und der hintere Deckel (15) aus seiner geneigten Lüfterstellung unter den geschlossenen vorderen Deckel (14) in eine Offenstellung verschiebbar ist, indem er in seiner geneigten Stellung über den überwiegenden Abschnitt seines Bewegungswegs nach vorne fährt und auf dem letzten Abschnitt des Bewegungswegs mit seiner Deckelhinterkante (19) zum im wesentlichen vollständigen Unterfahren des vorderen Deckels (14) abgesenkt wird.

20

Fig. 2